

# Motion till riksdagen

1985/86:T296

Alf Wennerfors och Görel Bohlin (m)

Avveckling av regleringen av taxinäringen

---

Taxi i Storstockholmsområdet fungerar dåligt. Detta drabbar 100 000-tals invånare som på olika sätt är beroende av taxi. Eftersom Stockholms-Taxi är en monopolverksamhet – totalt utan konkurrens – har stockholmaren ingen valfrihet.

Stockholm är som landets huvudstad en riksangelägenhet. 100 000-tals besökare från när och fjärran drabbas också. Utländska affärsmän och turister blir synnerligen förvånade över den dåliga taxiservicen i landets största stad. Att Stockholms taxibilar exempelvis avvisar kreditkort finner de mycket märkligt.

I slutet av 1960-talet föreslog riksdagsmannen Hans Lindblad (fp) från Gävle i en av de mest kortfattade motioner som förekommit i modern tid att Sveriges riksdag borde ligga i Arboga. Motiveringen var att Stockholms taxi inte fungerade. Motionen avslogs. Det är möjligt att man framdeles måste överväga att på nytt väcka denna motion. Under de senaste 20 åren har taxisituationen bara försämrats.

Den 31 december 1985 handlade Harry Scheins kolumn i Dagens Nyheter om taxisituationen. Vi citerar:

Denna kolumn skrivs medan jag är köordnad.

Mitt arbete tvingar mig till en hel del representation. Därför åker jag mycket taxi, försöker åtminstone göra det. I varje fall vet jag vad jag skriver om, är en av Stockholms mest köordnade slagpåsar.

På morgnarna brykar jag ge upp efter någon halvtimme, när det gått upp för mig att jag redan hade varit på kontoret om jag hade valt kollektivtrafik. Jag bor nära Danderyds sjukhus. Där finns tunnelbanan – och en taxistation vars direkttelefon, i likhet med de flesta stolptelefoner, inte har fungerat på evigheter.

Oftast står där ett antal lediga taxi. De väntar på en körning medan vi väntar på en telefonist.

Om man har tur kan man kopplas från en automatisk telefonsvarare till en annan. På det sättet får man, medan man väntar, lite omväxling i dubbel bemärkelse, så att säga.

På den första telefonsvararen säger en kvinnlig röst att man är köordnad. Hon ber oss vänta lite, så kommer vi strax fram.

Det gör vi också, till den andra telefonsvararen. Där säger en manlig röst att det kommer att dröja länge. Det är nämligen så många som ringer.

Observera! Det är inte brist på bilar. Det är för många som ringer. Stockholms taxi har så att säga trängt sig mellan tillgång och efterfrågan och upphävt den klassiska lagens giltighet.

Förklaringarna på den andra telefonsvararen tyder på en viss serviceanda. Men denna anda är ryckig.

För någon tid sedan kom mycket snö. Då sade telefonsvararen att det skulle ta lång tid, "på grund av rådande trafik- och väderleksförhållanden".

Telefonväxeln är tydligen placerad utomhus.

Efter några dagar ändrades vädret, dock inte meddelandet. Trafiken var lätt, vädret mildt och torrt, fast – det medges – ganska grådisigt. Ingen sol.

Kanske drivs våra taxibilar av solbatterier.

Man skall vara rättvis. Har man bara tålmod, kan det hända att man så småningom får kontakt med en levande människa. Och efter några sekunder får man besked att taxin kommer.

Lediga taxi finns det ju gott om.

Men det är inte säkert att de kommer.

Mitt kontor är på Malmskillnadsgatan, mitt i osedligheten. Blåögt åker jag ned tolv trappor och väntar på taxin och undrar om den bara är sen eller om den någonsin kommer. Det vet bara datorn.

Man kan inte stå på Malmskillnadsgatan utan att få oanständiga förslag. Vad gör man? Man kan inte tvinga henne gå därifrån och lämnar man henne missar man taxin – därest den kommer.

Hittills har jag haft tur. Än så länge har varken Aftonbladets eller Expressens fotografer upptäckt mig, på Malmskillnadsgatan, till synes i samspråk med en dålig flicka, i väntan på en taxi.

Stockholms taxi är en skandal. Den har pågått år efter år. Det finns ingen stad i västvärlden, inte ens i de u-länder jag känner, som har ett lika eländigt taxisystem.

En gång i tiden fungerade taxi även i Stockholm. Sedan dess har systemet moderniserats och följaktligen brutit samman.

Man skyller på ditt och datt, på datorer och telefonväxeln och personalen. I själva verket handlar det om en total inkompetens, i skydd av ett monopol, som garanteras av en regering som tror att vi bara kan ha ett telefonnummer i huvudet.

Det finns ingenting enklare än att driva en taxirörelse. Om konkurrens bara tilläts skulle vi kunna bli lika duktiga som taxi i Uganda.

Vår regering är, för att citera Fälldin, centralistisk, kollektivistisk och monopolistisk.

Det är begripligt att regeringen slår vakt om monopol, om televerket och posten och Sveriges Radio. På det sättet kan den där placera sina vänner som chefer utan att deras inkompetens riskerar att bli avslöjad.

Men varför slå vakt om taximonopolet, denna förening av inte bara inkompetenta utan djupt reaktionära småföretagare? Minns inte regeringen att det var taxi som utgjorde rullande valstugor i kampanjen mot löntagarfonderna?

Eländet började när statsråden fick tjänstebilar med chaufförer. Då slapp de ringa efter taxi.

Dessutom finns det alltför många nykterister i regeringen. När tjänstebilen inte är tillgänglig kan de, även efter representation, köra egen bil.

Men därutöver har statsråden hemliga telefonnummer till taxi. De kan komma i kontakt med taxis telefonväxel utan att stoppas av automatiska telefonsvarare.

Inget statsråd har ännu blivit köordnat!

Ur folkets djup, eller åtminstone ur de köordnades djup, stiger kraven: Avslöja de hemliga telefonnumren! Ta bort nomenklaturans privilegier! Köordna statsråden! Då ser de nog till att monopolet korsas. Då blir det konkurrens så det visslar om det. Vi kan få taxi. Taxi kan få passagerare. Den förb...

Förlåt avbrottet! Nu kom jag fram. En levande människa svarade. Taxin kommer när som helst, säger hon.

Kanske har hon rätt. Man kan alltid hoppas.

Under veckan den 13–18 januari 1986 hade Expressen en serie artiklar om taxieländet i Stockholm. I tidningens ledare Befria taxi! den 18 januari framhölls bl. a.:

Mot. 1985/86  
T296

Det är dags att befria taxi. Låt dem som vill starta taxirörelse göra det. Ordna den kontroll av bilar och förare som kan behövas för passagerarnas och andra trafikanters säkerhet.

Ingen har något att förlora – utom de taxiägare som ser kunderna som ett besvärligt hinder i verksamheten och de makthavare som mister sina VIP-nummer.

I ledarens inledning påstods att antalet gemensamma samtalsämnen bland människorna är tre: vädret, skatterna och taxi.

Vi tror att Expressen har gjort en felbedömning. Antalet samtalsämnen är inte tre. Det håller på att bli ett enda – taxi i Stockholm.

Under senare år har flera motioner väckts i riksdagen om taxinäringen. I trafikutskottets senare utskottsbetänkande om taxinäringen (TU 1984/85:2) finner man viss tröst i en s. k. positiv skrivning. Utskottet utgår ifrån att den pågående översynen av yrkestrafiklagstiftningen i kommunikationsdepartementet skall medföra något. Det låter positivt. Tyvärr kan det tolkas negativt, dvs. att genom att utreda och på andra sätt fördröja en lösning av problemet kan regeringen slå vakt om ett monopol. Att detta upplevs med tillfredsställelse av dem som doktrinärt vill skapa fler monopol i samhället är lättbegripligt. Att missförhållandena inte är till fromma för konsumenterna – vanliga människor med eller utan handikapp – är tydligen ointressant. Att arbetande människor, stockholmare och besökande från när och fjärran, i vars arbete ingår taxitransporter, drabbas oförskyllt är förmodligen ännu mera ointressant.

## Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till avveckling av den nuvarande regleringen av taxinäringen.

Stockholm den 24 januari 1986

*Alf Wennerfors (m)*

*Görel Bohlin (m)*